

**GEMEINDERAT**



Geschäft No. 4051A

**Postulat Nr. 4051 von Kathrin Gütler  
Einwohnerratsfraktion der FDP & GLP  
betreffend  
Massnahmen gegen den  
Schleichverkehr in den Quartieren**

Bericht an den Einwohnerrat  
vom 27. Februar 2013

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	2
2. Antwort des Gemeinderates	3
3. Antrag	8

## Beilagen

### 1. Ausgangslage

Namens der FDP & GLP Fraktion hat Kathrin Gürtler am 25. Januar 2012 ein Postulat mit folgendem Inhalt eingereicht:

#### ***Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren***

##### ***Antrag***

*Der Gemeinderat soll geeignete Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren prüfen.*

##### ***Begründung:***

*Seit dem Bau des Grabenringkreisels gibt es bekanntlich einen Rückstau Richtung Ziegelei. Um diesen Stau zu umfahren benutzen einige Autofahrer den Baselmattweg und den Dürrenmattweg um kurz vor dem Kreisel auf die Baslerstrasse zurück zu kehren.*

*In Allschwil gibt es noch weitere Quartiere, in denen sich die Problematik des Schleichverkehrs stellt. Unter anderem ist dies um den Lindenplatz oder bei der Hegenheimerstrasse der Fall.*

*Die Quartierstrassen sind nicht für den Durchgangsverkehr da, sondern sollen einzig den Quartierbewohnern dienen. Deshalb ist es an der Zeit Massnahmen gegen den Schleichverkehr zu prüfen und die besten umzusetzen.*

Das Postulat wurde an der Einwohnerratssitzung vom 18. April 2012 überwiesen.

## 2. Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat wird aufgefordert, geeignete Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren zu prüfen. Die Postulantin nennt in der Begründung von Schleichverkehr betroffene Strassenzüge bzw. ein Gebiet: den Baselmattweg und Dürrenmattweg als Umfahrung des Feierabendstaus in der Basierstrasse, den Lindenplatz und die Hegenheimerstrasse.

### Gebiet Lindenplatz

Schon als das Postulat im Einwohnerrat überwiesen worden ist, waren die Rückbauarbeiten am Wasgenring in Basel-Stadt im Gange. Diese sollen gemäss Planung bis Ende 2014 dauern. Diese Arbeiten verursachen Verkehrsbehinderungen und können dadurch beim Individualverkehr zu verändertem Verkehrsverhalten wie beispielsweise zur weiträumigen Umfahrungen der betroffenen Abschnitte führen.

An der Blotzheimerstrasse führten Tief- und am Buschweilerweg Hochbauarbeiten zu längerfristigen Sperrungen und Verkehrsbeeinträchtigungen und somit möglicher Beeinflussung der Routenwahl des Individualverkehrs. Aufgrund dieser Einflüsse waren bzw. sind am Lindenplatz bezüglich gewohntem, alltäglichem Verkehrsverhaltens keine realistischen, aussagekräftigen Verkehrsbeobachtungen möglich. Das Gebiet muss deshalb aus der Beantwortung ausgeklammert werden.

### Fahrverbotszone Hegenheimerstrasse

Im Gebiet zwischen der Baslerstrasse und dem Grabenring, Richtung französische Grenze, besteht bereits eine Fahrverbotszone (ausgenommen Zubringerdienst). Die Prüfung weiterer, verkehrslenkender Massnahmen drängt sich dort nicht auf. Es ist lediglich eine Frage der Kontrolldichte und damit der Umsetzung, wie viel Individualverkehr das Fahrverbot missachtet. Kontrollen in diesem Gebiet bedürfen wegen der Grösse desselben und der Beweisbarkeit der Übertretung der Beobachtung der Einfahrt ab Klarastrasse durch eine Meldeperson. Ferner muss der Kontrollposten aus Sicherheitsgründen doppelt besetzt sein. Aus diesem Grund ist jeweils lediglich die Kontrolle einer einzelnen Route möglich.

Durch den Bau des Kreisels und der veränderten Vortrittsbelastung beim Abbiegen Richtung Grenze, ist der Rückstau an der Baslerstrasse in Richtung Dorf geringer und weniger häufig als vorher. Dadurch ist für Automobilisten der Anreiz durch den Zeitgewinn das Fahrverbot zu missachten und eine Busse zu riskieren heute geringer, als vor dem Bau des Kreisels. Ausser operativer Massnahmen, welche der Gemeinderat nicht als postulatsrelevant betrachtet, sieht er bezüglich der Hegenheimerstrasse keinen Handlungsbedarf und geht deshalb in der folgenden Beantwortung nicht weiter darauf ein.

### Prüfung von Massnahmen gegen den Schleichverkehr im Gebiet „Dürrenmatten“

Grundlage der Strassenklassierung und Strassenhierarchie ist der Strassennetzplan. Dieses Planwerk wurde am 20. März 2002 vom Parlament beschlossen und legt in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie die Fuss-, Wander- und Radwegnetze im gesamten Gemeindegebiet fest. Der Strassennetzplan zeigt die grundsätzliche Funktion der Strassen auf. Er soll dazu beitragen, dass der Verkehr auf verkehrsorientierte Strassen kanalisiert wird.

Die Gemeindestrassen werden wie folgt klassiert:

Bezeichnung Primäre Verkehrsfunktion	Primärer Verkehrsbereich
<b>Hauptverkehrsstrasse</b> , Verkehr durchleiten (z.B. Hegenheimermattweg)	viel Durchgangs- Ziel- und Quellverkehr
<b>Sammelstrasse</b> , Verkehr sammeln und weiterleiten (z.B. Baselmattweg)	wenig Durchgangsverkehr viel Ziel- und Quellverkehr
<b>Erschliessungsstrasse</b> , Grundstücke erschliessen (z.B. Dürrenmattweg, Maiengasse)	Ziel- und Quellverkehr
<b>Erschliessungsweg</b> (mit beschränktem Fahrverkehr), Grundstücke erschliessen	wenig Ziel- und Quellverkehr
<b>Fussweg</b> , Fahrverkehr nicht möglich (z.B. Gässli)	kein Fahrverkehr

Der Strassennetzplan hat als Planungsinstrument mithin zum Ziel, ein möglichst hierarchisch angelegtes Strassennetz aufbauen zu können, das für die Aufnahme des heutigen wie auch des künftigen Verkehrs geeignet ist.

Das Strassennetz ist auf einen sehr langen Zeithorizont ausgelegt und somit eine äusserst nachhaltige Infrastrukturanlage. Es stellt gewissermassen die bauliche Basis dar, die je nach Voraussetzungen oder Bedarf mit einem Verkehrsregime überlagert werden kann. Dies erfolgt zumeist in Form von verkehrspolizeilichen Anordnungen für die Lenkung oder Regelung des rollenden wie auch des ruhenden Verkehrs. Im Vergleich zum Bau der Strassen erfordert das Einrichten eines Verkehrsregimes einen verhältnismässig kleinen finanziellen und materiellen Aufwand (z.B. Signalisierungen und Markierungen). Einbahnstrassen, Fahrverbote, Abbiegeverbote etc. sind Instrumente des Feintunings zur Verkehrslenkung.

Der Strassennetzplan und das Verkehrsregime sind zu einem wesentlichen Teil zusammen mit der Verkehrszunahme historisch gewachsen und weisen deshalb eine hohe Kontinuität auf. Die letzten Eingriffe in den Verkehrsfluss sind das Fahrverbot im Gebiet „Ochsengärten“ vor 11 Jahren und die Einführung des Einbahnverkehrs am Weiherweg im Februar 2006. In 11 Jahren wurden nur zwei wesentliche, verkehrslenkende Massnahmen getroffen. Dies zeigt auf, dass der Verkehr in unserer Gemeinde gut kanalisiert ist und mit der Anwendung von verkehrslenkenden Eingriffen sorgfältig umgegangen wird. In der **Beilage 1** finden Sie das Inventar der Fahrverbote. Die betreffenden Strassenzüge oder Zonen sind mit roter Farbe hervorgehoben.

Die Frage nach Massnahmen zur Verkehrslenkung stellt sich, wie dargelegt, selten. Im Falle des Fahrverbots im Gebiet „Ochsengärten“ war die Ursache für den Eingriff im Rückstau während dem Berufsverkehr zu suchen. Der Kolonnenverkehr und die damit verbundenen Wartezeiten führten zu vermehrtem Ausscheren von Hauptverkehrsachsen auf Neben- oder Quartierstrassen, konkret die Ochsengasse. Dieses Verhalten wird als Schleichverkehr bezeichnet. Dieser wurde von der Anwohnerschaft negativ empfunden.

Grundsätzlich verhält sich der Individualverkehr immer gleich, solange kein gröberer baulicher oder verkehrstechnischer Eingriff stattfindet. Die Kontinuität von Verkehrsfluss bzw. Verkehrsstau und begleitenden, verkehrslenkenden Massnahmen blieb in Allschwil über viele Jahre unverändert. Die einzige massive Änderung in den letzten Jahren war der Kreiselbau auf dem Verzweigungsgebiet Baslerstrasse/Grabenring. Dieser führte ab 2010 zu einem ganz anderen Verkehrsfluss namentlich im abendlichen Berufsverkehr. Der Verkehrsstrom vom Dorf her Richtung Grenze wurde zu Lasten des Verkehrs aus der entgegengesetzten Richtung vortrittsberechtigt. Der während Jahrzehnten bekannte Rückstau aus Richtung Dorf entsteht kaum mehr. Hingegen bildet sich abends temporär eine Kolonne aus Richtung Basel. Ursache ist der bekannte Engpass am Knoten Grabenring/Hegenheimerweg.

Diese Kolonne erstreckt sich zeitweise vom Kreisel bis zum Verzweigungsgebiet Baslerstrasse/Fabrikstrasse und veranlasst dadurch einzelne Automobilisten/Innen das Quartier „Dürrenmatten“ zu durchqueren, um damit einen Teil des Rückstaus zu umfahren und Zeit zu gewinnen. Es entsteht dadurch sogenannter Schleichverkehr. Die Länge der Kolonne bestimmt, ob die Fahrt durch das Quartier einen Zeitgewinn bedeutet und damit ein persönlicher Vorteil gegenüber der Fahrt in der Kolonne resultiert. Es muss deshalb ein Zusammenhang zwischen der Länge der Kolonne und dem Entscheid zum Durchqueren des Quartiers geben. Wir haben deshalb Mitte März 2012 von 16.00 bis 18.00 Uhr das Wechselspiel zwischen Bildung und Auflösung der Kolonne mehrfach beobachtet. Eine zeitlich minutiöse Auswertung ist in der **Beilage 2** grafisch dargestellt. Daraus ist ersichtlich:

- Eine ansatzweise bis ausgeprägte Staubildung ab Kreisel war während rund einer Stunde von ca. 16.30 bis 17.30 Uhr zu beobachten.
- Der Rückstau war in dieser Zeit nicht kontinuierlich in gleicher Länge vorhanden. Er veränderte sich ständig in der Länge von Null Fahrzeugen vor dem Kreisel bis zum Rückstau über das Verzweigungsgebiet Baslerstrasse/Fabrikstrasse.
- Ein kleiner Zeitgewinn bei der Durchquerung des Quartiers dürfte entstehen, wenn die Staulänge mindestens bis vor die Post/Gemeindezentrum reicht (in der Grafik im Bereich Linien 3 bis 4). Insgesamt war dies in der Beobachtungszeit während rund 30 Minuten der Fall.
- Es kam zu drei Stauspitzen mit Rückstau über den Dürrenmattweg hinaus. Diese dauerten jeweils nur kurze Zeit an.

Ab welcher Menge Schleichverkehr zum Problem wird, ist nicht definierbar. Es handelt sich, wie oft in Verkehrsbelangen, um eine subjektive Problemwahrnehmung. Bis auf das Postulat sind dem Gemeinderat von der betroffenen Anwohnerschaft in den letzten Jahren auch keine Klagen über zunehmenden Schleichverkehr zu Ohren gekommen.

Damit der Umfahrungsverkehr quantifiziert werden konnte, hat die Gemeindepolizei am 10. Mai 2012 von 16.20 bis 17.40 Uhr eine erste Verkehrsbeobachtung und -zählung durchgeführt. Dabei wurde erhoben, wie viele Fahrzeuge den Stau umfahren. Zur Umfahrung bevorzugten die Lenker/innen die Route Maiengasse/Baselmattweg. In der ersten Hälfte der Beobachtungszeit wurden drei und von 17.00 bis 17.40 Uhr acht Fahrzeuge gezählt.

Insgesamt wurden 11 Fahrzeuge beobachtet, welche den Stau umfahren haben. Der Anteil in Frankreich immatrikulierter Fahrzeuge betrug fünf. Eine Wiederholung der Beobachtung in der folgenden Woche hat insgesamt 12 Umfahrungen ergeben. Der Anteil in Frankreich immatrikulierter Fahrzeuge betrug drei.

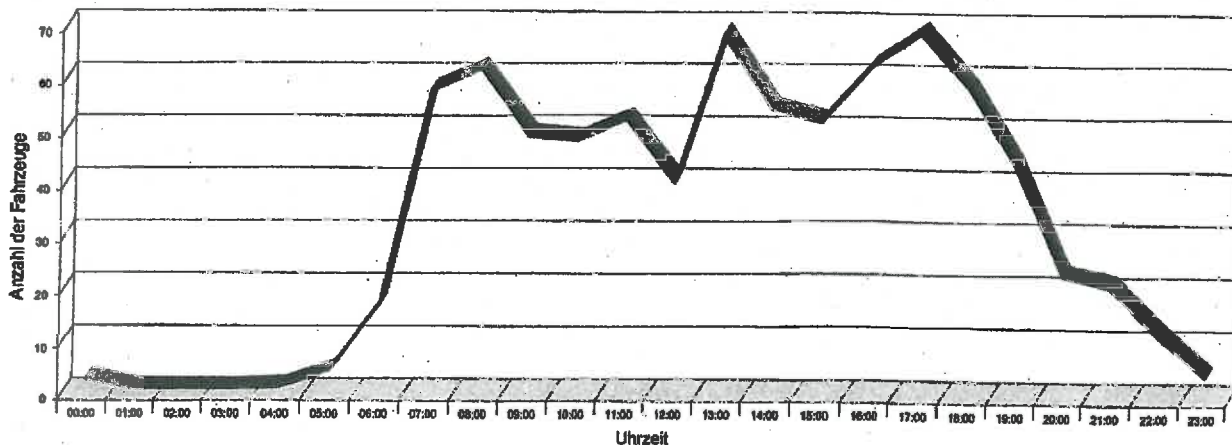
Nach längerem Unterbruch wegen Grabarbeiten im Baselmattweg wurde nachträglich erhoben, wie viele Fahrzeuge bereits ab Höhe Muesmattweg durch das Gebiet „Dürrenmatten“ fahren und dieses an der Verzweigung Baselmattweg/Baslerstrasse wieder verlassen. Dabei wurden drei Fahrzeuge beobachtet, welche den möglicherweise vorhandenen Stau präventiv weiträumig umfahren haben.

#### Zusammenfassung Quartierquerungen während Stauzeit

Datum	Route	CH	F	Total
10.05.2012	Maiengasse/Baselmattweg	6	5	11
16.05.2012	Maiengasse/Baselmattweg	9	3	12
11.01.2013	Muesmattweg/Baselmattweg	1	2	3
Daraus resultiert am Baselmattweg, Abschnitt Maiengasse bis Baslerstrasse, durchschnittlicher Schleichverkehr pro Abend		7-10	5-7	14-15

Damit die Querungen des Schleichverkehrs in Relation zum üblichen Durchgangs- Ziel- und Quellverkehr auf dem Baselmattweg gesetzt werden können, wurde auf Höhe Maiengasse eine Verkehrserhebung durchgeführt. Nachfolgende Grafik veranschaulicht, wie viele Personenwagen durchschnittlich im Verlaufe eines Tages pro Stunde im Baselmattweg in Richtung Baslerstrasse fahren. Die Messperiode umfasste fünf Tage vom 05. bis 09. März 2012. Deutlich erkennbar sind die Spitzen während des Berufsverkehrs sowie über die Mittagszeit. Aufgrund der Grafik ist ersichtlich, dass während des Feierabendverkehrs knapp 70 Personenwagen pro Stunde in Richtung Baslerstrasse unterwegs sind. Der Anteil des Schleichverkehrs beträgt somit rund 22%.

#### Durchschnittliche stündliche Menge der Personenwagen im Tagesverlauf von Montag bis Freitag im Baselmattweg, Höhe Maiengasse, Richtung Baslerstrasse



Statistik

Zeitraum:

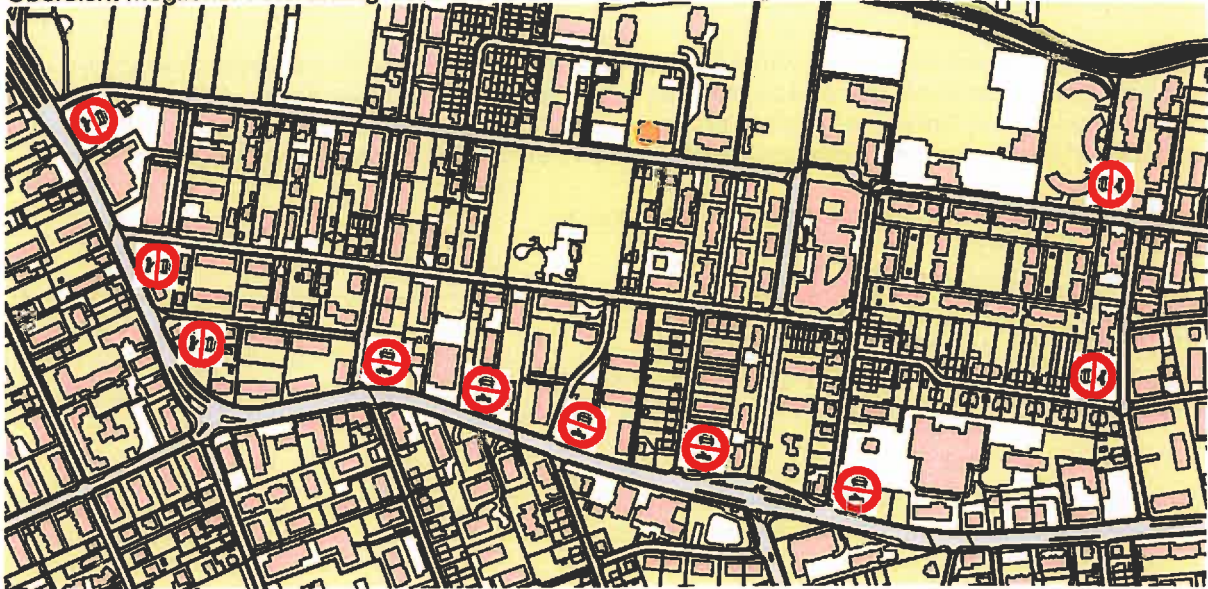
Montag, 5. März 2012, 00:00 Uhr bis Freitag, 9. März 2012, 23:59 Uhr

### Mögliche Massnahmen gegen den Schleichverkehr

Als Massnahmen gegen den Schleichverkehr werden am häufigsten Fahrverbote angewendet. Von den Fahrverboten werden Berechtigte mittels Zusatz ausgenommen. Die Anwohnerschaft wird dadurch von der Massnahme nicht tangiert, im Gegenteil, die Fahrverbotszone wird zum Privileg. Diese Form der Verkehrslenkung wird deshalb von der Anwohnerschaft bereitwillig akzeptiert und ist in unserer Gemeinde schon mehrfach vorhanden, wie **Beilage 1** anschaulich zeigt. Solche Zonen führen als unerwünschte Nebenwirkung zur Privilegierung, indem beispielsweise den Bewohner/innen der gegenüberliegenden Strassenseite die Parkiermöglichkeit innerhalb der Fahrverbotszone entzogen wird.

Eine Fahrverbotszone „Dürrenmatten“ würde unverhältnismässig gross, weil an sämtlichen möglichen Einfahrten in das Quartier Fahrverbote angebracht werden müssten. Im fraglichen Falle müsste eine Fahrverbotssignalisation ungefähr über eine Zone wie folgt angeordnet werden:

Übersicht möglicher Anordnung der Fahrverbote für das Gebiet „Dürrenmatten“



Solch grossflächige Fahrverbotszonen können als ganzes kaum kontrolliert werden. Mit verhältnismässigem Personalaufwand lässt sich analog der Erhebungen maximal eine Einfahrtsstelle und eine Ausfahrtsstelle überwachen.

Eine weitere Möglichkeit bildet die abschnittsweise Anordnung von Einbahnverkehr. Diese Massnahme ist für die Anwohnerschaft unattraktiv. Sie führt zudem auf bestimmten Strassenzügen zu mehr Verkehr, weil die Anwohnerschaft nicht mehr auf dem direkten Weg nach Hause fahren kann und zu Umwegen gezwungen wird. Ein weiterer Nachteil der Einbahnregelung besteht darin, dass durchschnittlich rascher gefahren wird als in Strassenzügen mit Gegenverkehr.

Da die Verkehrsbeobachtungen ergeben haben, dass der grösste Anteil des Schleichverkehrs über die Route Maiengasse/Baselmattweg fährt, wäre eine punktuelle Massnahme mit beidseitigem temporären Abbiegeverbot in der Baslerstrasse von 16.00 bis 18.00 Uhr ein weiterer Lösungsansatz. Wie bei den Fahrverboten könnte der Zubringerdienst gestattet werden. Der Nachteil dieser Variante besteht darin, dass auf die nächstmögliche Abbiegemöglichkeit ausgewichen werden könnte.

Ferner hat die Hauptabteilung Verkehrssicherheit, als kantonale Aufsichtsstelle, anlässlich einer Vorabklärung durchblicken lassen, dass sie ein Abbiegeverbot auf der Baslerstrasse nicht begrüssen würde. Üblicherweise würden Abbiegeverbote bei Gefahrenstellen angebracht oder es müsste auf der Strasse, in welche nicht abgebogen werden darf, ein Fahrverbot folgen. Somit wären wir wieder bei der Fahrverbotszone.

### **Zusammenfassung**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Kreiselbau mit der veränderten Vortrittsbelastung gegenüber vorher zur Kolonnenbildung aus Richtung Basel geführt hat. Im abendlichen Berufsverkehr entsteht zwischen Kreisel und Fabrikstrasse während einer Stunde ein in der Länge variabler Stau. Dieser führt zu Schleichverkehr in der Grössenordnung von 14-15 Fahrzeugen im Wohnquartier „Dürrenmatten“, mehrheitlich auf der Route Maiengasse/Baselmattweg. Zur Unterbindung des Schleichverkehrs würden sich folgende Lösungsmöglichkeiten anbieten:

- a) eine Fahrverbotszone (ausgenommen Zubringerdienst)
- b) die abschnittsweise Einführung von Einbahnverkehr
- c) die Anordnung von Abbiegeverboten (ausgenommen Zubringerdienst) in die Maiengasse

Die Lösungsmöglichkeiten a) und b) sind unverhältnismässig bzw. Lösungsmöglichkeit b) verursacht selber wieder zusätzlichen Verkehr durch erzwungene Umwegfahrten der Anwohnerschaft. Die Anordnung von Abbiegeverboten auf der Baslerstrasse, ohne Folgesignalisation in der Maiengasse, stösst bei den hoheitlich zuständigen kantonalen Behörden auf Widerstand.

### **Entschluss des Gemeinderates**

Der Gemeinderat hat, wie vom Postulat verlangt, die Situation analysiert und verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft. Keine hat ihn überzeugt. Er verzichtet deshalb und aus folgenden weiteren Überlegungen darauf, eine der aufgezeigten Massnahmen zur Unterbindung des Schleichverkehrs anzuordnen bzw. beim Kanton zu beantragen:

1. Das Postulat bezieht sich auf die heute gegebene Verkehrssituation mit der Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg. Der Gemeinderat blickt hingegen in die nähere Zukunft und möchte die Sanierung dieses Knotens voranbringen und damit das Stauproblem an der Wurzel lösen. Im laufenden Jahr soll der Bau- und Strassenlinienplan erstellt und im kommenden Jahr beschlossen werden. Da der Kanton für die Erstellung des Kreisels zuständig ist, wird die Realisierung von dessen Ressourcen abhängen. Aus heutiger Sicht scheint der Beginn des Kreiselbaus im Zeitraum von 2016 bis 2018 möglich.

Ferner hat der Gemeinderat das Kreiselprojekt beim Agglomerationsprogramm angemeldet. Ein Entscheid wird im Sommer 2013 erwartet. Sollte er positiv ausfallen, müsste mit dem Bau spätestens im 2018 begonnen werden.

2. Obwohl sich der Rückstau nun schon seit zwei Jahren bildet, umfahren nur wenige Lenker/innen diesen durch das Quartier. Die durchschnittlich 14-15 Fahrzeuge pro Abend stellen objektiv betrachtet kein grosses Schleichverkehrsproblem dar. Es ist auch nicht zu erwarten, dass in Zukunft wesentlich mehr Fahrzeuge den Stau durch das Quartier umfahren werden.

3. Wie die Beobachtungen gezeigt haben, tritt der Schleichverkehr nicht flächendeckend auf. Es wird vornehmlich die Route Maiengasse/Baselmattweg befahren. Beide Strassenzüge weisen beidseitig ein Trottoir auf. Fussgänger/innen sind durch den Schleichverkehr keinem erhöhten Verkehrsrisiko ausgesetzt.

### 3. Antrag

---

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

**zu beschliessen:**

1. Das Postulat Nr. 4051 wird als erledigt abgeschrieben.

**GEMEINDERAT ALLSCHWIL**

Präsident:

Verwalterin:

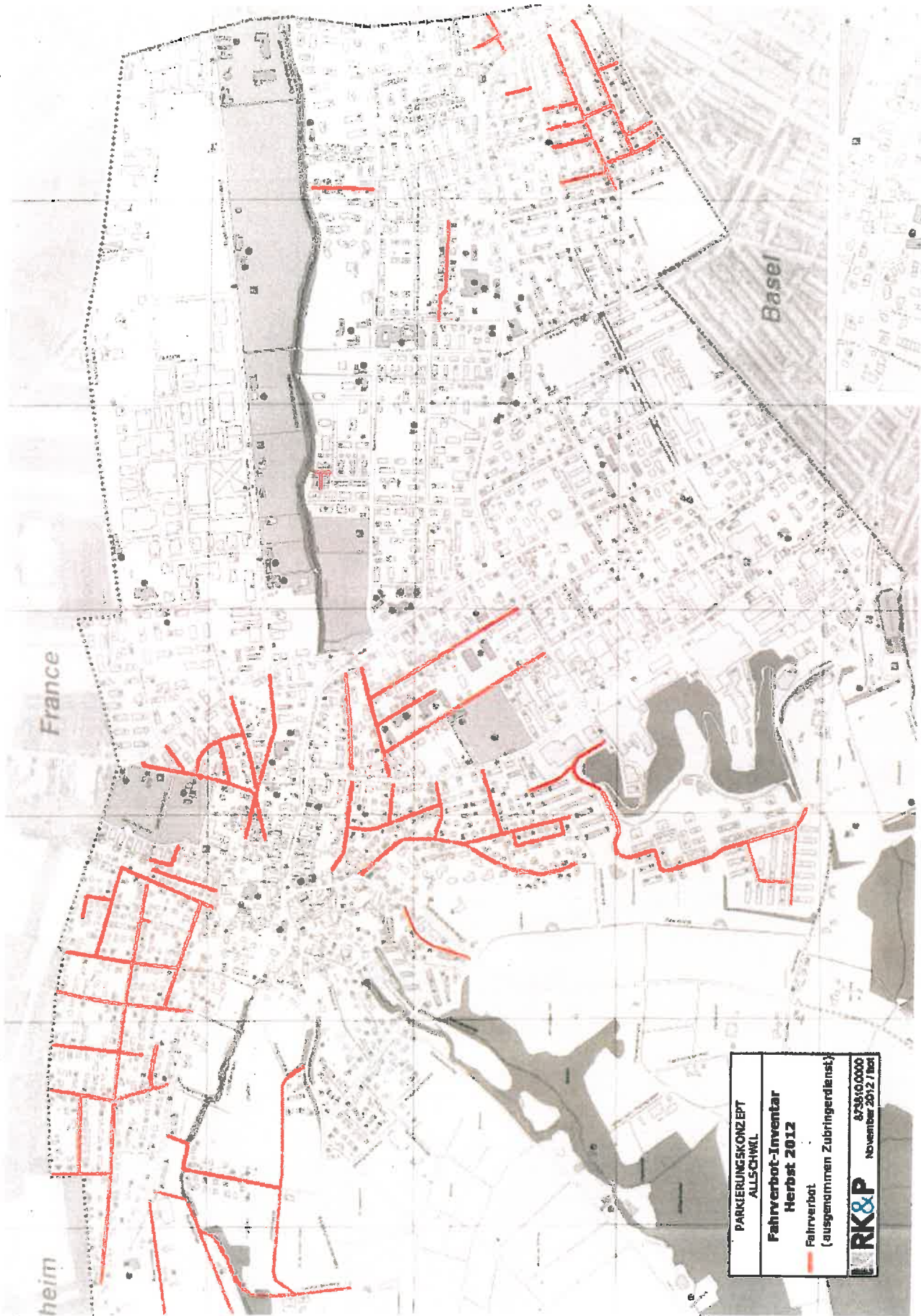
Dr. Anton Lauber

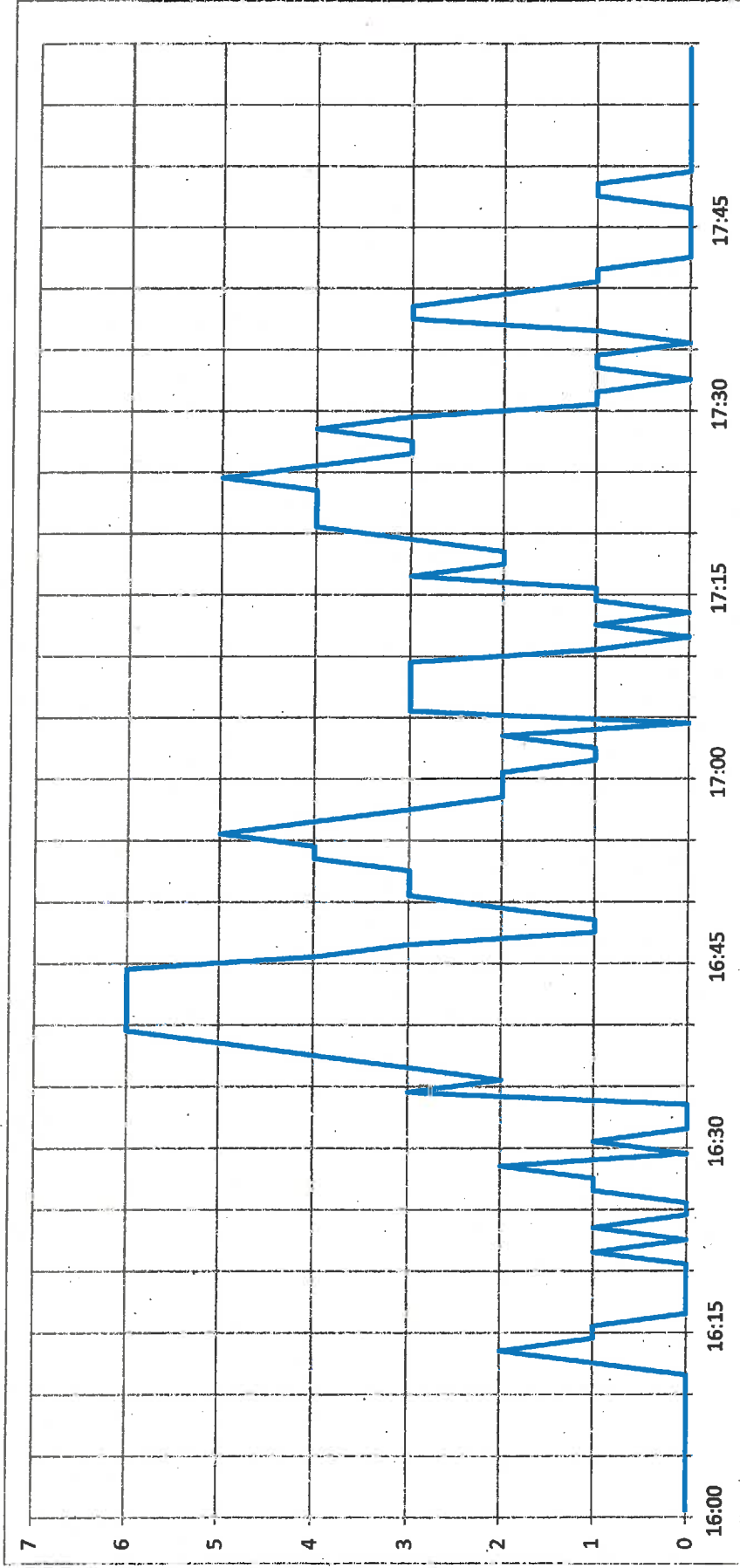
Sandra Steiner

Beilagen:

- Beilage 1, Fahrverbotsinventar
- Beilage 2, Rückstauerhebung und Darstellung Baslerstrasse







**Legende vertikale Achse**

Linie Rückstau vor Kreisel

0 kein Stau

1 Wenige Fahrzeuge vor Einmündung Kreisel

2 Rückstau vom Kreisel bis Einmündung Baselmattweg

3 Rückstau vom Kreisel bis Parkplatzreihe vor Villa Gugenheim

4 Rückstau vom Kreisel bis Parkplatzreihe vor Post und Gemeindezentrum

5 Rückstau vom Kreisel bis Parkplatzreihe zw. Dürrenmattweg und Sommergasse

6 Rückstau vom Kreisel bis zurück zum Verzweigungsgebiet Baslerstrasse/Fabrikstrasse